Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4428

22. 04. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Oswald Metzger, Rezzo Schlauch, Gila Altmann (Aurich), Rainder Steenblock und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/4219 —

Finanzierung des geplanten Projektes „Stuttgart 21" und Verwendung von Erlösen aus dem Grundstücksverkauf

Laut Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, ist die Verlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs unter die Erde „eine kühne Vision, die realisierbar sein kann" (FAZ, 18. Januar 1995). Ungereimtheiten bei Finanzierungsfragen werfen eher die Frage auf, ob dieses Projekt zunächst „rechenbar" gemacht werden muß. Statt die Erlöse aus dem Verkauf nicht bahnnotwendiger Liegenschaften dem Bundeseisenbahnvermögen zur Abtragung der Altschulden zuzuführen, sollen sie dem Ausbau dieses Großprojektes dienen, das kritische Fragen wegen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und bereits vorprogrammierter Kapazitätsengpässe in der Zukunft aufwirft.

Vorbemerkung

„Stuttgart 21" ist ein Projekt der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DB AG). Stadt, Land und Bund wirkten in den Projektbegleitenden Arbeitsgruppen zur Machbarkeitsstudie und zum Vorprojekt mit.

Die DB AG entscheidet als Wirtschaftsunternehmen in ihrem Unternehmensbereich selbständig. Die Bundesregierung kann im Bahnbereich nur noch bedingt im Rahmen der ihr verbliebenen Zuständigkeit Auskunft geben.

Unter Bezug auf das Schreiben von Staatsminister Anton Pfeifer vom 21. Juni 1995 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung und die Ab-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 17. April 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

sprache in der Sitzung dieses Ausschusses am 29. Juni 1995 beantwortet die Bundesregierung bis zur vorgesehenen abschließenden Entscheidung des Ausschusses Fragen zu den unternehmerischen Verantwortungsbereichen der DB AG ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit. Dabei ist die Mitwirkung der Bundesregierung auf die Weiterleitung der Auskünfte des Unternehmens beschränkt.

Es kann daher in den Antworten zu den Fragen 6 bis 15 sowie 17 bis 20 nur die Entscheidung mitgeteilt werden, die das Unternehmen DB AG getroffen hat.

1. Wie ist der Stand der Umsetzung der Bahnreform hinsichtlich Artikel 1 § 20 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes, welcher bestimmt, daß nicht bahnnotwendige Flächen und damit Erlöse aus deren Verkauf dem Bundeseisenbahnvermögen zustehen?

Alle Liegenschaften der ehemaligen Sondervermögen Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR), soweit sie nicht als „unmittelbar oder ausschließlich bahnnotwendig" bereits kraft Gesetzes (§ 21 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes – ENeuOG) mit Gründung der DB AG am 5. Januar 1994 auf die DB AG übergegangen sind, sind im Bundeseisenbahnvermögen (BEV) verblieben.

Die im BEV verbliebenen Liegenschaften sind dem BEV einerseits und der DB AG andererseits zugeordnet worden (§ 20 ENeuOG). Zugunsten des BEV ist ein „Liegenschaftspaket" mit einem Verkehrswert von 13,4 Mrd. DM bestehend aus gut verwertbaren Liegenschaften gebildet worden. Das Liegenschaftspaket soll durch eine von der DB AG zu gründende Liegenschaftsgesellschaft verwertet werden; die Erlöse werden dem Haushalt des BEV zur Deckung seines Finanzbedarfs zufließen.

Die verbleibenden Liegenschaften werden auf die DB AG übertragen. Diese Zuordnung erfolgt im Rahmen eines gesetzlich zulässigen Vergleichs gemäß § 23 Abs. 6 ENeuOG.

2. Ist daher davon auszugehen, daß die Erlöse aus dem geplanten Flächenverkauf im Rahmen des Projektes „Stuttgart 21" – insgesamt angesetzt mit 2,17 Mrd. DM – dem Bundeseisenbahnvermögen zufließen?
(Bei der Beantwortung bitte unterscheiden nach Flächen, die bereits heute offensichtlich nicht mehr betriebsnotwendig und teilweise verpachtet sind und daher bereits in den kommenden Jahren vor der Realisierung des Projektes „Stuttgart 21" verkauft werden sollen, und Flächen, die erst durch die Realisierung des Projektes „Stuttgart 21" veräußert werden können.)

Alle von dem Projekt „Stuttgart 21" berührten Bahnliegenschaften sind mit der Gründung der DB AG am 5. Januar 1994 als bahnnotwendig auf das Unternehmen übergegangen. Dieser Übergang erfolgte kraft Gesetzes (§ 21 ENeuOG). Die Liegenschaften stehen demgemäß seit diesem Zeitpunkt in der Verfügungsgewalt der DB AG.

Das Unternehmen DB AG kann sich zur Finanzierung des Projektes „Stuttgart 21" auch ihm gehörender Liegenschaften bedienen, wenn es diese für den Betrieb nicht mehr benötigt. Die Frage einer Verwertung dieser Liegenschaften durch das BEV stellt sich nach dem gesetzlichen Übergang nicht mehr.

Bei den von dem Projekt „Stuttgart 21" umfaßten Liegenschaften handelt es sich um einen räumlich und wirtschaftlich zusammengehörenden Komplex von Liegenschaften, der insbesondere Betriebs-, Verkehrs- und Verwaltungsanlagen umfaßt; dieser Komplex war im Zeitpunkt der Gründung der DB AG insgesamt als bahnnotwendig einzustufen.

3. Mit welcher Begründung hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Grundstückserlöse aus dem Verkauf bahneigener Flächen – entgegen den Bestimmungen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes – in voller Höhe in das Finanzierungskonzept „Stuttgart 21" eingesetzt?

Siehe Antwort zu Frage 2.

4. Trifft es zu, daß eine Vereinbarung zwischen DB AG und Bund zur Abgrenzung von „bahnnotwendigen" und „nicht bahnnotwendigen" (und somit dem Bundeseisenbahnvermögen zustehenden) Flächen existiert?

   Welchen Inhalt hat diese Vereinbarung?

   Wer hat sie für den Bund abgeschlossen?

   Wann wurde sie abgeschlossen?

Auf der Grundlage des gesetzlich zulässigen Vergleichs, § 23 Abs. 6 ENeuOG, ist zugunsten des BEV ein „Liegenschaftspaket" mit einem Verkehrswert von 13,4 Mrd. DM, bestehend aus gut verwertbaren Liegenschaften, gebildet worden.

Das „Liegenschaftspaket" soll durch eine von der DB AG zu gründende professionelle Grundstücksgesellschaft verwertet werden.

Die Abgrenzung des Liegenschaftspaketes wurde einvernehmlich zwischen BMF, BMV, BEV und DB AG im Juli 1995 vorgenommen. Der Inhalt sowie das Verwertungskonzept des „Liegenschaftspakets" werden z. Z. zum Gegenstand einer „Rahmenvereinbarung" gemacht, die durch den Bund (BMF, BMV und BEV), die DB AG und die in Gründung befindliche Verwertungsgesellschaft voraussichtlich im Monat Mai 1996 unterzeichnet wird. Diese Vereinbarung stellt zugleich den nach § 23 Abs. 6 ENeuOG zulässigen „Vergleich" dar.

5. Welche Aussagen trifft die in Frage 4 erwähnte Vereinbarung zu den Flächen, die zur Finanzierung des Projektes „Stuttgart 21" verkauft werden sollen?

   Falls die in Frage 2 genannten und bereits heute nicht mehr bahnnotwendigen Flächen in dieser Vereinbarung nicht dem Bundeseisenbahnvermögen zugeordnet sind, warum nicht?

Der nach § 23 Abs. 6 ENeuOG abzuschließende „Vergleich" enthält keine Regelungen bezüglich des Projektes „Stuttgart 21", da diese Flächen nicht Gegenstand des Vergleiches sind.

Die für das Projekt „Stuttgart 21" vorgesehenen Flächen sind gemäß § 21 ENeuOG mit Gründung der DB AG am 5. Januar 1994 per Gesetz in das Eigentum der DB AG übergegangen.

6. Warum wurde bei der Rentabilitätsrechnung von „Stuttgart 21" nicht die Kapitalwertmethode von Prof. Dr. Horst Albach angewandt, wie es die am 6. April 1995 zwischen Bund und DB AG abgeschlossene „Rahmenvereinbarung über Investitionen in die Schienenwege der DB AG" vorsieht?

Die Rentabilitätsberechnung war aus unternehmerischer Sicht der DB AG zu erstellen. Zudem handelt es sich bei dem Projekt „Stuttgart 21" um die Umgestaltung eines großen Bahnknotens, mithin um ein sehr komplexes Projekt, das nach Auffassung der Gutachter (C & L Treuarbeit) und der DB AG einer eigenständigen Betrachtung bedurfte. Die Prämissen für die Rentabilitätsrechnung können dem Zusammenfassenden Ergebnisbericht der C & L Treuarbeit vom 10. Oktober 1995 entnommen werden.

Im übrigen weisen die Gutachter ausdrücklich darauf hin, daß sie in wesentlichen Teilen für die Kapitalwertermittlung die „Rahmenvereinbarung über die Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft" zwischen Bund und DB AG vom 6. April 1995 (Grundgedanken Prof. Dr. Albach) zugrunde gelegt haben.

Die Rahmenvereinbarung zum Projekt „Stuttgart 21" bestimmt zudem in ihrem § 6 (Finanzierungsvereinbarung), „. . . daß für das Gesamtprojekt eine Finanzierungsvereinbarung nach Abschluß des Planfeststellungsverfahrens zu treffen ist."

7. Trifft es zu, daß die Gutachter (C & L Treuarbeit) zu dem Ergebnis kommen, daß sich bei einer solchen Berechnung entsprechend der Rahmenvereinbarung ein signifikant hoher negativer Kapitalwert des Projektes „Stuttgart 21" errechnen würde?

   Zu welchem Ergebnis (Kapitalwert) kommt eine solche Berechnung für „Stuttgart 21" konkret?

Es ist richtig, daß die Gutachter diese Aussage treffen. Sie erläutern, daß dieses Ergebnis nur dann zustande kommt, wenn die idealtypische Investitionsrechnung nach Prof. Dr. Albach durchgehend angewandt wird. Dies war aus den in der Antwort zu Frage 6 genannten Gründen nicht der Fall.

Eine konkrete Ermittlung ist im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht erfolgt. Die Gründe dafür sind in der Antwort zu Frage 6 erläutert.

8. Trifft es zu, daß bei der durch C & L Treuarbeit vorgenommenen Rentabilitätsberechnung die öffentlichen Zuschüsse nicht parallel zu den anfallenden Kosten, sondern zeitlich vorgezogen eingerechnet wurden?

   Ist dies üblich, und wird dies bei anderen GVFG-(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-)Projekten (u. ä.) ebenso gehandhabt?

Gemäß dem Finanzplan, der dem Zusammenfassenden Ergebnisbericht der C & L Treuarbeit als Anlage III beigefügt ist, wurden alle Zuschüsse proportional zu dem Verlauf der anfallenden Kosten verteilt.

9. Warum wurden bei der Rentabilitätsberechnung Sanierungskosten für Altlasten sowie die steuerliche Belastung der Gewinne aus Grundstücksverkäufen nicht berücksichtigt?

Sanierungsmaßnahmen für Altlasten sind unabhängig von der Realisierung des Projektes „Stuttgart 21" von der DB AG zu finanzieren. Entsprechende Mittel stehen bei der DB AG zur Verfügung.

Die steuerliche Belastung durch evtl. Buchgewinne aus Grundstücksveräußerungserlösen kann nur im Zusammenhang mit der steuerlichen Gesamtsituation der DB AG gesehen werden. Ob daraus steuerliche Belastungen entstehen, ist daher derzeit nicht vorhersehbar.

10. Warum wurden in der Rentabilitätsberechnung die Grundstückserlöse zum 31. Dezember 1994, die Investitionskosten jedoch zum 1. Januar 1993 ermittelt, was bei Investitionen von 5 Mrd. DM immerhin eine Differenz von ca. 200 Mio. DM ergibt?

Der Bewertungsstichtag für die Rentabilitätsrechnung ist der 31. Dezember 1994. Die Bewertung der Grundstücke erfolgte ebenfalls auf diesen Stichtag. Die Baukosten wurden auf den Baupreisindex 1. Januar 1993 berechnet, um eine Kompatibilität zu den Berechnungen des Bundesverkehrswegeplans 1992 zu gewährleisten. Eine inflationsbedingte Anpassung der Investitionskosten hätte zwar vorgenommen werden können, konnte aber im Hinblick auf die klaren Erfahrungen unterbleiben, die die DB AG mit der Entwicklung der Baupreise gemäß den Ausschreibungsergebnissen der jüngsten Zeit gesammelt hat.

11. Trifft es zu, daß die durchschnittliche Umsteigezeit im Falle einer Realisierung des Projektes „Stuttgart 21" zwischen den Zügen in allen Fällen (außer bei Anschlüssen zur S-Bahn) mit nur fünf Minuten angesetzt wurde (Machbarkeitsstudie „Stuttgart 21"/Zusammenfassender Ergebnisbericht der Fachgruppe 2, Prof. Dr. G. Heimerl)?

Es trifft nicht zu, daß für die verkehrlichen Rechnungen die durchschnittliche Umsteigezeit im Falle der Realisierung des Projektes „Stuttgart 21" mit nur fünf Minuten angesetzt wurde. Vielmehr wurden sowohl im Fall der Realisierung von „Stuttgart 21"

(A-Fall) wie auch im Fall der Beibehaltung des Kopfbahnhofs (W-Fall) die Fahrpläne entsprechend dem Integralen Taktfahrplan (ITF) Nördliches Baden-Württemberg (Zwischenstufe) unterstellt.

Die Angabe der durchschnittlichen Umsteigezeiten diente im Rahmen der Machbarkeitsstudie vor allem als Hinweis dafür, daß sich auf der Basis der grundlegend geänderten Konzeption des Hauptbahnhofs die mindestens erforderlichen Zeiten für das Zurücklegen der Umsteigewege erheblich verkürzen. Die Verringerung der Umsteigezeiten zeigt auf, welche Verbesserungen bei der Abstimmung der Fahrpläne im Stuttgarter Hauptbahnhof zusätzlich möglich sind. Diese wurden jedoch im Rahmen der Untersuchungen zum Projekt „Stuttgart 21" nicht weiter fortgeführt.

12. Welche durchschnittlichen Umsteigezeiten ergeben sich konkret aus dem für das Projekt „Stuttgart 21" zugrunde gelegten Betriebskonzept?

Im Rahmen der Untersuchungen zum Projekt „Stuttgart 21" wurde die durchschnittliche Umsteigezeit – ausgehend von den Fahrplänen des ITF – nicht ermittelt, da sie sich einerseits zwischen A- und W-Fall nicht verändert und andererseits eine Optimierung der Umsteigezeiten bereits für den ITF unterstellt werden konnte.

13. Welcher Anteil der berechneten Mehrerlöse des Projektes „Stuttgart 21" geht auf Fahrzeitverkürzungen zurück, die auf verkürzten Umsteigezeiten beruhen?

Die Verkürzung der Umsteigezeiten spielt bei den berechneten Mehrerlösen zum Projekt „Stuttgart 21" eine untergeordnete Rolle. In den Modellrechnungen zum Nah- und Regionalverkehr (umfaßt alle Verkehre innerhalb des Verbundgebietes sowie zusätzlich der Landkreise Göppingen, Tübingen und Reutlingen) sind Reisezeitverkürzungen durch verringerte Umsteigezeiten aufgrund des gewählten Modellansatzes nicht berücksichtigt. Diesen Modellrechnungen wurden durchschnittliche Umsteigezeiten aufgrund der Taktangebote zugrunde gelegt, die sich durch die berücksichtigten Angebotsänderungen im A- und im W-Fall nicht unterscheiden.

Im Fernverkehr gehen die verkürzten Umsteigezeiten in die Gesamtreisezeitermittlung ein. Sie bilden allerdings einen relativ kleinen Anteil an der Gesamtwiderstandsberechnung. Eine Aussage über die anteilmäßige Beteiligung der Umsteigezeitverringerung an den Gesamterlösen ist nicht möglich.

Der Modellrechnung wurde die Matrix der Verkehrsbeziehungen der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegt (Kreisregionen der Bundesrepublik Deutschland, angrenzendes Ausland), die für Baden-Württemberg und die direkt angrenzenden Gebiete zusätzlich unterteilt wurde. Umsteigezeiten im Stuttgarter Haupt-

bahnhof werden in dieser Gesamtmatrix nur für einige wenige Relationen erforderlich, da bereits die Mehrzahl der angrenzenden Mittelbereiche wiederum einen eigenständigen Fernverkehrsanschluß (in der Regel InterRegio-Verbindungen) aufweist. Eine überschlägige Schätzung läßt einen Anteil der Mehrerlöse von ca. 5% aufgrund der Verkürzung der Umsteigezeiten vermuten.

14. Trifft es zu, daß in der Rentabilitätsrechnung zwar erwartete Mehrerlöse durch Fahrgastzuwachs im Falle der Realisierung von „Stuttgart 21" eingerechnet wurden, nicht aber erhöhte Betriebsführungskosten, z. B. für zusätzliche Züge und die Verstärkung von Zügen?

    Wenn ja, warum wurden die aller Voraussicht nach erhöhten Betriebsführungskosten nicht berücksichtigt?

Es trifft nicht zu, daß den Fahrgastzuwächsen keine erhöhten Betriebsführungskosten gegenübergestellt wurden. Zusätzliche Angebote (z. B. die Angebotserhöhung Richtung Tübingen) wurden ebenso in den Berechnungen berücksichtigt wie Einsparungen aufgrund der Umlaufzeitverkürzungen (Durchbindungen und geänderte Linienführungen). Die Überlegungen zur Kapazität der unterstellten Linien zeigen dabei, daß aufgrund der ermittelten Fahrgastzuwächse keine Verstärkerzüge erforderlich sind. Das bereits dem W-Fall, entsprechend dem ITF-Zwischenzustand, zugrunde gelegte Angebot weist genügend Kapazitätsreserven auf, um die zusätzliche Verkehrsleistung abdecken zu können. Dabei ist zu berücksichtigen, daß diese Angebotserweiterung gegenüber dem Ist-Zustand bereits im W-Fall unterstellt und damit im A-Fall kostenneutral anzusetzen ist.

Ausdrücklich ausgeklammert sind Zuwächse aus der Bebauung der City Neu. Hierfür wurden weder Mehrerlöse noch evtl. zusätzlich erforderliche Betriebsführungskosten durch verstärktes Angebot ermittelt. Dabei wurde unterstellt, daß die ggf. zusätzlich auftretenden Betriebsführungsmehrkosten durch die zu erwartenden Mehrerlöse aus der City Neu gedeckt werden können.

15. Trifft es zu, daß auf der Relation Stuttgart—Tübingen durch die geplante Führung der Züge über den Flughafen(kopf)bahnhof längere Fahrzeiten von sechs Minuten – und infolgedessen Mindereinnahmen von 30 Mio. DM pro Jahr – zu erwarten sind?

    Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der Fahrzeitverlängerung zwischen Stuttgart und Tübingen sowie bei weiteren Verbindungen im Hinblick auf die Attraktivität dieser Schienenverbindungen und ein mögliches Umsteigen vom Auto auf die Bahn?

Es trifft nicht zu, daß durch die Führung der Züge über den Flughafenbahnhof Mindereinnahmen von 30 Mio. DM pro Jahr zu erwarten sind. Durch „Stuttgart 21" treten in der Relation Stuttgart—Tübingen infolge der Führung über die Neubaustrecke/Wendlinger Kurve gegenüber der Führung über Esslingen—Plochingen erhebliche Fahrzeitverkürzungen und damit entsprechende Mehreinnahmen gegenüber dem heutigen Zustand auf.

Die Fahrzeitverlängerung durch den Halt am Flughafen (gegenüber der Vorbeifahrt über die Neubaustrecke) bedeutet insgesamt (Fern- und Nahverkehr) Mindereinnahmen in Höhe von 7,1 Mio. DM pro Jahr beim unteren Eckwert der Erlösberechnung bzw. 7,9 Mio. DM pro Jahr beim oberen Eckwert der Erlösberechnungen. Eine spezielle Auswertung für die Einzelrelation Stuttgart—Tübingen wurde nicht vorgenommen.

Der Flughafenanschluß kann dennoch befürwortet werden, da die gesamtwirtschaftlichen Wirkungen (mehr Fahrgäste mit kürzeren durchschnittlichen Reiseweiten) positiv ausfallen. Die Steigerung der Attraktivität ist auf jeden Fall im Vergleich zur heutigen Situation zu betrachten, wobei eine erhebliche Verbesserung mit der Führung über die Neubaustrecke und den Flughafen erreicht wird.

16. Trifft es zu, daß nach dem GVFG-Bericht 1994 des Bundesministeriums für Verkehr bei der Investition in Bau- und Investitionsvorhaben des ÖPNV mit 5 Mrd. DM 10 200 Arbeitsplätze für sieben Jahre geschaffen werden, daß aber bei „Stuttgart 21" mit dieser Summe nur 4 200 Arbeitsplätze (für welchen Zeitraum) geschaffen werden?

Zur Arbeitsplatzwirksamkeit von „Stuttgart 21" trifft der GVFG-Bericht keine Aussage. Das statistische Landesamt hat errechnet, daß allein während der Bauphase ab dem Jahr 2001 insgesamt jährlich rd. 4 200 Arbeitsplätze in Baden-Württemberg gesichert oder neu geschaffen werden können. Hinzu kommen ca. 24 000 Dauerarbeitsplätze, die auf der Basis des Nutzungskonzepts für das freiwerdende Bahngelände zu erwarten sind.

17. Wie verändert sich durch die Verminderung der Gleiszahl bei Realisierung von „Stuttgart 21" die Kapazität für Züge und Reisende?
    Welche Kapazitätsreserven sind vorhanden?

Für A- und W-Fall wurde ein identisches Betriebsprogramm unterstellt. Ein Vergleich der Durchführung zeigt, daß für den Kopfbahnhof bereits bei einem sehr kleinen Zuwachs der Zugzahlen oder einer nur wenig stärkeren Streuung der Ankunftsabstände der Züge damit zu rechnen ist, daß nicht marktgerechte Stauerscheinungen auftreten würden. Demgegenüber besteht bei dem konzipierten Durchgangsbahnhof mit acht Gleisen noch Spielraum für Angebotserweiterungen, vor allem weitaus mehr Spielraum als beim bestehenden Kopfbahnhof.

18. Wie wirkt sich das Projekt „Stuttgart 21" auf die Möglichkeit zur Realisierung eines Integralen Taktfahrplans aus, oder ist nicht schon heute abzusehen, daß aufgrund der reduzierten Gleiszahl dieses zeitgemäße Modernisierungskonzept bei „Stuttgart 21" gar nicht mehr realisiert werden kann, weil „Stuttgart 21" nur das Konzept eines reinen „Durchfahrbahnhofs" mit nur wenigen Systemanschlüssen ermöglicht?

Für die Machbarkeitsstudie und das Vorprojekt „Stuttgart 21" wurde als Betriebsprogramm die Umsetzung des ITF Nördliches Baden-Württemberg (Zwischenstufe) zugrunde gelegt. Damit ist der Nachweis der Umsetzbarkeit dieses Taktfahrplankonzeptes (Zwischenstufe) erbracht. Im ITF wird bereits darauf hingewiesen, daß die vollständige Umsetzung eines ITF für große Knotenbahnhöfe in Ballungsräumen nicht erreicht werden kann. Dies erscheint auch nicht sinnvoll, da dichte Takte der nachgeordneten Linien hier eine vollständige Knotensituation (alle Züge gleichzeitig im Bahnhof) nicht erforderlich machen, sondern zu unverhältnismäßig langen Aufenthaltszeiten führen würden.

19. Beurteilt die Bundesregierung die in Frage 18 erfragten Kapazitätsreserven als ausreichend für eine möglicherweise zwangsläufig notwendige „Verkehrswende" zugunsten der Schiene?

Die Bundesregierung beurteilt die Kapazitätsreserven auch unter dem Aspekt einer marktwirtschaftlichen Verkehrswende zugunsten der Schiene als ausreichend. Mit dem Durchgangsbahnhof „Stuttgart 21" kann auch eine über das prognostizierte Verkehrsaufkommen hinaus eintretende Verkehrsnachfrage befriedigt werden.

20. Welche Erweiterungsmöglichkeiten gibt es, wenn die oberirdischen Verkehrsflächen erst einmal verkauft sind?

Die Verlängerung der Züge und der vermehrte Einsatz von Doppelstockwagen schaffen in erheblichem Maße zusätzliche Kapazitäten. Weitere Spielräume zur Kapazitätssteigerung eröffnen sich durch Verkürzung der Zugfolgen mittels Verbesserung der Streckensignalisierung sowie durch Doppelbelegung der Bahnsteigkanten. Das Konzept „Stuttgart 21" läßt es auch zu, den Nahverkehr in Stuttgart durch weitere bauliche Vorkehrungen zu ergänzen. Dies kann durch die schon länger diskutierte Tangentialverbindung oder durch Überlagerung eines weiteren Systems erfolgen, das – dem Gesamtkonzept „Stuttgart 21" folgend – aus Tunnelstrecken bestehen könnte.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333